STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 23720
3 augustus
2015

Kenmerk: GEM - 1525010/12707



Verkeersbesluit voor het plaatsen van diverse verkeerstekens op de 'ovonde' ten westen van de Tunnelweg (kruisingen tussen Tunnelweg, Otto van Reesweg, Wethouder Schoutenweg, Anthonie van Di emenstraat en Parallelweg West, te Culemborg.

Achtergrond

De gemeente wil de bereikbaarheid, tot uiting komend in doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de spoorzone verbeteren. Op de centrale oost-west verbinding Tunnelweg en de twee aansluitende rotondes aan weerszijde van de spooronderdoorgang is een bottleneck in met name de spitsperiode. Op 31 januari 2014 is de methodiek Wikken en Wegen toegepast om op transparante wijze tot onderbouwde afwegingen te komen voor investeringen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur in de spoorzone. Uit de probleemanalyse kwam het volgende naar voren:

- in de spitsperiode zijn veel "treintjes" met fietsers (scholieren en treinreizigers). Hierdoor ontstaan lange wachttijden voor gemotoriseerd verkeer (verminderde doorstroming);
- slecht zicht op fietsers zorgt voor extra opletten en daardoor nog langere wachttijd;
- dit leidt tot geluidsoverlast en een hogere concentratie van schadelijke stoffen, hinder voor de omgeving (leefbaarheid);
- fietsers voelen zich onveilig op het aanliggende fietspad;
- afslaande automobilisten voelen zich opgejaagd als ander verkeer hen via het middeneiland passeert;
- uitruk brandweer en politie wordt bemoeilijkt door wachtrijen;
- vrijwilligers van de brandweer kunnen de kazerne lastiger bereiken;
- zorgtijd hulpverlening staat onder druk.

Uit de Wikken en Wegen sessies is naar voren gekomen dat maatregelen aan de westzijde het meest effectief zijn om deze knelpunten te verbeteren en dat de kruisende fietsoversteek het beste gelijkvloers kan worden gehouden.

Oplossing

Om de problemen met de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, worden de rotondes aan weerszijden van de spooronderdoorgang en Tunnelweg aangepakt. De rotonde aan de oostkant wordt verruimd. Het fietspad komt op ruimere afstand van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer te liggen, waardoor het zicht op fietsers verbetert. De rotonde aan de westkant wordt vervangen door een ovonde: de kruisingen worden als het ware verder uit elkaar "getrokken" waardoor er meer gelegenheid ontstaat te anticiperen op elkaar. Er worden diverse vrijliggende fietspaden gerealiseerd. Door in de tunnel tweerichtingenfietspaden aan weerszijden te maken, wordt het fietsverkeer meer gespreid over verschillende routes, waardoor er meer gaten ontstaan in de fietsstroom en gemotoriseerd verkeer beter kan doorstromen. Door een betere doorstroming verbetert de leefbaarheid.

Dit verkeersbesluit betreft het plaatsen van diverse verkeerstekens op de 'ovonde' Tunnelweg/Otto van Reesweg/Wethouder Schoutenweg/Anthonie van Diemenstraat/Parallelweg West. Het betreft een onderdeel van de totale reconstructie.

Burgemeester en Wethouders van Culemborg;

overwegende dat

er aanleiding is om verkeersmaatregelen te treffen in de spoorzone, in het specifiek op de kruising Tunnelweg/Otto van Reesweg/Wethouder Schoutenweg/Anthonie van Diemenstraat/Parallelweg West, te Culemborg;

er aanleiding is om verkeersmaatregelen te treffen in de spoorzone te Culemborg;

het doel van het project Bereikbaarheid spoorzone het verbeteren van de doorstroming van gemotoriseerd oost-west verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid is;



er aanleiding is om verkeersmaatregelen te treffen op de kruising (rotonde) Tunnelweg/Otto van Reesweg/Wethouder Schoutenweg/Anthonie van Diemenstraat/Parallelweg West te Culemborg in het kader van het project bereikbaarheid spoorzone;

de rotonde Tunnelweg/Otto van Reesweg/Wethouder Schoutenweg/Parallelweg West op de centrale oost-west verbinding ligt voor gemotoriseerd verkeer;

de rotonde Tunnelweg/Otto van Reesweg/Wethouder Schoutenweg/Parallelweg West op een belangrijke noord-zuid fietsroute ligt naar scholen, station en bedrijventerrein Pavijen;

de uitrukroute van de brandweer aantakt op de nabijgelegen rotonde aan de andere zijde van Tunnelweg;

de brandweer de spooronderdoorgang Tunnelweg en daarmee de rotonde ten westen ervan als hoofdroute gebruikt om aan de westkant van de stad te komen;

de busroute van en naar het treinstation over de route Otto van Reesweg-Tunnelweg-Parallelweg Oost voert;

de Tunnelweg, Wethouder Schoutenweg, Otto van Reesweg en Parallelweg West gebiedsontsluitingswegen zijn, als zodanig benoemd in het plan Categorisering wegennet Culemborg uit 2001;

de Anthonie van Diemenstraat een erftoegangsweg is, met een maximum snelheid van 50 km/h, als zodanig vastgesteld door de gemeenteraad bij de Nota Gebiedsontsluitingswegen in 2008;

de dimensionering en vormgeving van de rotonde verouderd is en niet meer voldoet aan de huidige richtlijnen;

het fietspad direct aanliggend is aan de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer;

dat hierdoor fietsers op het fietspad van de rotonde in de dode hoek van afslaand gemotoriseerd verkeer kan komen;

dit een onveilig gevoel geeft aan zowel fietsers als het gemotoriseerde verkeer;

er objectief geen sprake is van grote verkeersonveiligheid;

gemotoriseerd verkeer extra goed kijkt;

het hierdoor langer duurt voordat het voertuig de rotonde verlaat;

diverse voertuigen die een andere richting uit willen gebruik maken van het middeneiland om het wachtende voertuig te passeren;

afslaande chauffeurs zich hierdoor opgejaagd kunnen voelen;

het langer wachten een negatief effect heeft op de doorstroming van verkeer;

vrijwilligers van de brandweer in de wachtrij moeten aansluiten op weg naar de kazerne bij een melding;

brandweer en politie worden gehinderd door de wachtrijen bij de rotonde bij een uitruk;

de zorgtijden hierdoor onder druk komen te staan;

het voor het openbaar vervoer belangrijk is dat de bus kan aansluiten op de treintijden;

het vanwege ruimtegebrek niet mogelijk bleek om binnen de ruimtelijke, financiële en tijdskaders de bestaande rotonde Tunnelweg/Otto van Reesweg/Wethouder Schoutenweg/Parallelweg West te verruimen om de problemen met doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren;

er een verkeersoplossing lijkend op een ovonde gerealiseerd wordt;

de ovonde de rotonde vervangt;

hierdoor de huidige rotonde en de verkeertekens die daarbij van kracht zijn komen te vervallen;

in het kader van het project bereikbaarheid spoorzone de verkeerssituatie aan de westzijde van de Tunnelweg wijzigt;

door de ruimere opzet van de ovonde het zicht op het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer sterk verbeterd;

hierdoor een verkeersveiligere situatie ontstaat;

door de ruimere opzet van de ovonde en het verbeterde zicht op fietsers het gemotoriseerd verkeer beter gebruik kan maken van de “gaten” in de grote fietsstroom en dit de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer sterk verbeterd;

op de ovonde een verplichte rijrichting geld voor het gemotoriseerde verkeer;



dit ook geldt voor gemotoriseerd verkeer van en naar de benzinepomp/shop en lunchroom/chinees;

de ovonde de snelheid omlaag brengt op het kruisingsvlak;

ter hoogte van de aansluiting met de Otto van Reesweg de Wethouder Schoutenweg/Tunnelweg een asverspringing is die ervoor zorgt dat de snelheid niet te hoog kan worden in de rechtstand;

de belangrijkste verbinding Tunnelweg – Wethouder Schoutenweg in de voorrang wordt gebracht om de doorstroming zo optimaal mogelijk te laten zijn;

de Wethouder Schoutenweg ter hoogte van Jorisvicarie afgebogen aansluit op de ovonde om rechtstanden te voorkomen en daarmee de snelheid laag te houden;

zo krap mogelijke boogstralen zijn aangehouden om de snelheid laag te houden;

voor lange, grote voertuigen overrijdbare gedeeltes gerealiseerd worden, waardoor de ovonde ook voor dit verkeer geschikt is;

bereikbaarheid van het station economisch van groot belang is;

een zogenaamde “vrije rechtsafstrook” gerealiseerd wordt vanaf Wethouder Schoutenweg naar Parallelweg West om zo onbelemmerde doorstroming te krijgen;

de fietsers aan de ‘buitenkant’ rijden van de rotonde op vrijliggende fietsvoorzieningen in twee richtingen, waardoor een verkeersveiligere verkeerssituatie ontstaat;

het voor de doorstroming van gemotoriseerd verkeer beter is om fietsers uit de voorrang te houden;

door de bebouwing aan de binnenzijde van de ovonde de ovonde minder als rotondevorm beleeft wordt;

dit rechtvaardigt om het fietspad niet als onderdeel van een rotonde te beschouwen en een afwijkende voorrangregeling te hanteren ten opzichte van de richtlijn ‘Eenheid in rotondes’;

dat voor voetgangers trottoirs aangelegd worden;

het onlogisch is om voetgangers voorrang te geven en fietsers niet;

binnen de bebouwde kom de bromfiets bij voorkeur op de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer rijdt;

de snelheid van het gemotoriseerd op de ovonde ten opzichte van het bromfietsverkeer niet hoger ligt;

de showroom en garage per auto bereikbaar blijven vanaf de ovonde (aan de noordzijde, komende vanuit de oostelijke richting);

het chinees restaurant en de snackbar blijven bereikbaar vanaf de ovonde (aan de zuidzijde, komende vanaf westelijke richting);

vanwege de aanwezigheid van een vetput een laad/losplaats noodzakelijk is in de buurt van de vetput;

deze locatie alleen ontsloten kan worden vanaf de ovonde;

voor bezoekers een parkeerterrein aanwezig op het binnenterrein;

door de ovonde parkeergelegenheid van de bouwmarkt aan de Anthonie van Diemenstraat komt te vervallen, maar dat het verlies gecompenseerd wordt aan de Parallelweg West;

deze parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de ingang van de bouwmarkt moeten liggen;

binnen de ruimtelijke, financiële en tijdskaders het alleen mogelijk is om het parkeren vooralsnog op te lossen door deze als haakse parkeerplaatsen aan te leggen;

dit in strijd is met het beleid geformuleerd in de Nota Gebiedsontsluitingswegen;

in dit beleid staat dat geen haakse parkeerplaatsen aangelegd zouden moeten worden op gebiedsontsluitingswegen in verband met doorstroming en verkeersveiligheid;

een groot deel van de parkeervakken extra diep gemaakt wordt ten behoeve van winkelwagens;

het zicht bij in- en uitparkeren voldoende maar niet heel goed is;

de snelheid van verkeer ter plaatse door de nabijheid van de ovonde en een bocht in de Parallelweg West relatief laag is;

de parkeerplaatsen als tijdelijke parkeerplaatsen aangelegd worden en gezocht dient te worden naar een permanente oplossing;

vanwege het tijdelijke karakter het afwijken en de lage snelheid ter plaatse het afwijken ten opzichte van het beleid uit de Nota Gebiedsontsluitingswegen geaccepteerd wordt;

ingevolge artikel 21 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit en voorts op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen;

de belangen die aan dit verkeersbesluit ten grondslag liggen zijn:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer;
- het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;

gezien alle voorgaande overwegingen, het belang van doorstroming, veiligheid voor fietsers en leefbaarheid dusdanig groot is dat het de aanleg van een ovonde verantwoord;

het belang van doorstroming voor gemotoriseerd verkeer op de oost-west verbinding zwaarder weegt dan de doorstroming van fietsers noord-zuid, mede in het licht van de effecten van verbeterde doorstroming op verkeersveiligheid en leefbaarheid;

het belang van doorstroming voor gemotoriseerd verkeer op de oost-west verbinding zwaarder weegt dan de doorstroming van voetgangers, mede in het licht van de effecten op verkeersveiligheid en leefbaarheid;

het belang van doorstroming van Wethouder Schoutenweg naar Parallelweg West zwaarder weegt dan de doorstroming te fiets en te voet oost-west;

het belang van doorstroming op de verbinding Tunnelweg – Wethouder Schoutenweg zwaarder weegt dan het geheel als rotonde;

het belang van een verbeterde doorstroming op de oost-west verbinding zwaarder weegt dan het voldoen aan het beleid uit de Nota gebiedsontslutingswegen ten aanzien van haakse parkeerplaatsen aan de Parallelweg West;

de hiervoor benoemde verkeersmaatregel uitgevoerd kan worden doormiddel van het plaatsen van de verkeersborden B1, B6, C2, C3, C4, D2, D4, D5, E7 van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

de Tunnelweg, Otto van Reesweg, Wethouder Schoutenweg, Anthonie van Diemenstraat en Parallelweg West ter plaatse van de genoemde verkeersmaatregel zijn gelegen binnen de grenzen van de gemeente Culemborg;

gelet op de adviezen van de afdelingen Stadsontwikkeling en Wijkzaken/Planrealisatie van de Gemeente Culemborg;

overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer overleg heeft plaatsgevonden met de verkeersadviseur van politie-eenheid Oost Nederland, district Gelderland-Zuid. Hij bracht hierover op 22 juni 2015 een positief advies uit;

gelet op het algemeen belang van het verkeer;

gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994 waardoor wij bevoegd zijn tot het nemen van dit verkeersbesluit;

Besluiten:

I. op grond van art. 15 lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994 tot het aanwijzen en inrichten van een ovonde met bijbehorende rijrichtingen, het regelen van de voorrang en een gelegenheid voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen, op de ‘ovonde’ ten westen van de Tunnelweg (kruisingen tussen Tunnelweg, Otto van Reesweg, Wethouder Schoutenweg, Anthonie van Diemenstraat en Parallelweg West, te Culemborg), ter plaatse aangeduid door het aanbrengen van de verkeersborden B1, B6, (B: voorrang) C2, C3, C4 (C: geslotenverklaring), D2, D4, D5 (D: rijrichting), E7 (E: parkeren en stilstaan) uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 conform bijgevoegde illustratie;

II. dit besluit in werking te laten treden de dag na publicatie in de Staatscourant;



III. dit besluit ter openbare kennis te brengen door publicatie in de Staatscourant, te vinden op http://www.officiëlebekendmakingen.nl en door vermelding op de gemeentepagina in de Culemborgse Courant;

IV. belanghebbenden te wijzen op de mogelijkheid van het indienen van bezwaar op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken waarop de bekendmaking heeft plaatsgevonden in de Staatscourant;

Culemborg, 30 juni 2015,

Burgemeester en Wethouders van Culemborg

Namens hen

Afdelingsmanager Stadsontwikkeling

C.H. Dolman

Omdat de goedkeuring voor dit besluit digitaal is afgehandeld, ontbreekt een met de pen gezette handtekening.